Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XI. **Warszawa, 15 marca 1930 r.** **Nr. 6 (164)**

MASZYNISTA



ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

KONKURENCI.

W miarę postępu techniki wyrastają dla kolei żelaznych groźni konkurenci. Konkurentami takimi są już obecnie samochód i samolot—nie mówiąc już o konkurencie, dawnym a również niebezpiecznym, t. j. o żegludze śródlądowej.

Z pośród zagadnień związanych z konkurencją w dziedzinie komunikacji i transportu na plan pierwszy wysuwa się zagadnienie ruchu samochodowego.

Samochód przestał już być zabawką i sportem dostępnym dla nielicznej garstki ludzi bardzo zamożnych. Udoskonalenie techniki samochodowej, masowa produkcja samochodów obniżająca cenę jednostkową, wreszcie postępy w budowie ulepszonych dróg, zapewniły samochodowi miejsce poczesne w dziedzinie transportu i komunikacji. Jest on już dzisiaj poważnym środkiem transportowym, z którego istnieniem i konkurencją koleje liczyć się muszą poważnie.

Według statystyki prowadzonej przez departament handlu w Stanach Zjednoczonych A. P., liczba automobilów na całym świecie wynosi: 20.799.152 osobowych, 181.573 autobusów, 3.454.939 ciężarowych i 1.519.765 motocykli. Liczba ta wzrasta z roku na rok w zawrotnem tempie, mniejwięcej o 15%. Olbrzymia większość tych samochodów (około 77%) znajduje się w Ameryce, ale i Europa, zwłaszcza zaś kraje zachodnie zwiększają z roku na rok swój stan posiadania w tej dziedzinie.

Nic też dziwnego, iż zagadnienie konkurencji ze strony ruchu samochodowego stanowi dla kolei amerykańskich i zachodnio - europejskich problemat bardzo doniosły. Wszakżeż w Ameryce konkurencja samochodów zmusiła niektóre linje kolejowe do likwidacji ruchu. Towarzystwa, do których koleje te należały zmuszone zostały same zająć się transportem samochodowym. Nie wszędzie oczywiście doszło tak daleko. Temniemniej jednak konkurencja jest groźna i daje się we znaki. To też problemat jest przedmiotem rozważań tak z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych, jak też i z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego zainteresowanych społeczeństw. Ostatnio zajęła się tą sprawą Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportowych i postawiła tę sprawę na porządku dziennym konferencji kolejarzy która odbędzie się w końcu kwietnia b. r. w Madrycie. Referat tego zagadnienia objął kol. Bratschi (Szwajcarja), który opracował już wytyczne tezy, które będą służyły za podstawę obrad.

Polska należy do krajów zacofanych pod względem rozwoju ruchu automobilowego. Mimo to jednak i u nas rozwój komunikacji samochodowej w ostatnich latach jest stosunkowo olbrzymi, a nasze koleje odczuwają również konkurencję samochodową. Sprawa jest już od dłuższego czasu przedmiotem zainteresowania tak zarządu P. K. P., jak też i sfer t. zw. gospodarczych. Samochody przejęły od kolei cały szereg transportów, zwłaszcza zaś t. zw. drobnicę na krótszych przestrzeniach. Bywają wypadki, iż robią one kolejom konkurencję także i na przestrzeniach dłuższych z towarami cięższemi. Dopomagają samochodom pewne przepisy, które obciążają transporty kolejowe, a nie dotyczą transportów samochodowych (np. podatek miejski, ściągany od każdej przesyłki kolejowej). Pozatem transport samochodowy oszczędza kosztów przewózki towaru do kolei i z kolei, co stanowi pozycję poważną.

Zagadnienie ruchu samochodowego było oświetlane u nas publicznie z wielu punktów widzenia. Ostatnio toczyła się dyskusja nad tem czy przedsiębiorstwa samochodowe mają być wolne od przymusu koncesyjnego czy też mają temu przymusowi podlegać. Ministerstwo Komunikacji od kilku lat usiłuje zwalczyć konkurencję samochodową przez lepszą organizację transportu drobnicy, szereg ułatwień w formalnościach przewozowych i t. d. a nawet miało swego czasu ujawniony w budżecie zamiar zakupienia pewnej ilości samochodów i uruchomienie ich na linjach, na których konkurencja prywatnych przedsiębiorstw samochodowych najwięcej daje się we znaki.

Uważamy za rzecz wskazaną zająć się obecnie tą sprawą i oświetlić ją z z punktu widzenia pracowników kolejowych i transportowych wogóle. Sprawa jest ważna, ważniejsza może aniżeli by się na pierwszy rzut oka zdawać mogło. W kolejnictwie zaangażowane są poważne kapitały społeczne, koleje dają pracę setkom tysięcy ludzi a i samochody nie są bez znaczenia dla gospodarstwa społecznego. Nie jest zatem obojętnem w jakim kierunku potoczy się rozwój środków komunikacyjnych w naszym kraju. Znajdujemy się w sytuacji wyjątkowo korzystnej, gdyż będąc

w tym względzie zacofani, możemy rozwój ten skierować na tory racjonalne i uchronić zarówno gospodarstwo społeczne, jak również i pracowników transportowych od poważnych strat, któremi grozi ostra i bezwzględna konkurencja kolei z samochodami nie ujęta w karby celowych zarządzeń, i celowej polityki ze strony Państwa.

Wspomniany referat kol. Bratschi'ego wysuwa z punktu widzenia interesów klasy pracującej, w szczególności zaś pracowników transportowych następujące zasady:

1) Zagadnienie konkurencji kolei z ruchem samochodowym nie jest sprawą dotyczącą wyłącznie zainteresowanych przedsiębiorstw, gdyż ostra ich walka konkurencyjna może odebrać pracę wielu ludziom czynnym w służbie kolejowej i zagrozić olbrzymim, należącym najczęściej do całego społeczeństwa kapitałom inwestowanych w koleje i to bez jakiegokolwiek ekwiwalentu dla gospodarstwa społecznego.

2. Zarządzenia stosowane przeciwko wzmożeniu konkurencji samochodowej nie powinny być tego rodzaju, aby tamowały rozwój samochodu jako środka komunikacji i transportu. Przeciwnie — jest rzeczą słuszną z punktu widzenia interesu społecznego aby samochód rozwinął się jaknajbardziej, i zastąpił koleje tam, gdzie jego użycie jest ekonomiczniejsze i odpowiada jego właściwościom. Dotyczy to w pierwszym rzędzie małego ruchu towarowego i osobowego na krótkich przestrzeniach.

3. O ile otwartej walki konkurencyjnej nie da się uniknąć, baczyć należy aby odbywała się ona w równych warunkach, w szczególności zaś aby oba rodzaje komunikacji miały jednakie obowiązki w stosunku do personelu, a więc w dziedzinie płac, czasu pracy, urlopów, ubezpieczń społecznych i t. d. To samo dotyczy kwalifikacji personelu i należytej kontroli technicznej urządzeń, oraz polityki taryfowej i obciążeń (ulg i t. p.) w tej dziedzinie. (Zagadnienie ważne zwłaszcza u nas, gdzie koleje obciążone są szeregiem serwitutów na rzecz polityki gospodarczej państwa, na rzecz wojska, urzędników i t. d.). W każdym razie unikać należy bezwzględnie walki taryfowej, gdyż ta odbija się zawsze niekorzystnie na warunkach pracy personelu.

4. Rozsądniejszem i społecznie słuszniejszem od walki konkurencyjnej jest wzajemne uzupełnienie się obu tych środków transportu. Dążyć należy zatem aby każdy z nich poświęcał się tej gałęzi pracy, do której nadaje się lepiej dzięki swoim właściwościom. Najpoważniejszym środkiem w tym celu jest: skoncentrować je w jednem ręku. Koleje winny zatem wszędzie mieć możność utrzymywania komunikacji samochodowej we własnym zarządzie.

5. Ażeby ochronić społeczeństwo przed wyzyskiem ze strony prywatnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, należy zarówno przedsiębiorstwa kolejowe i samochodowe upaństwowić. Państwo winno zatrzymać w swojem ręku zarówno zarząd jak też i eksploatację środków transportu.

6. Również i na rozwój samolotu należy zwrócić uwagę i kierować ewolucję w tej dziedzinie według poprzednio wyłuszczonych zasad.

Pod powyższemi tezami możemy się podpisać bez zastrzeżeń. Ich zastosowanie w Polsce jest o wiele łatwiejsze jak w innych krajach. Koleje znajdują się już prawie w całości w rękach Państwa, samochody nie urosły jeszcze do roli czynnika o znaczeniu poważnem. Samoloty również są pod wpływem państwa i samorządów (spółka „Lot"). Rozwoju techniki i postępu w udoskonaleniu środków transportowych nie zahamujemy i nie powinniśmy hamować. Naszą rzeczą jest natomiast pokierować rozwojem tak, aby odbywał się nie wbrew ale zgodnie z interesem społecznym i z interesem klasy pracującej.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ODSZKODOWANIA ZA BRAK MIESZKANIA W RAZIE PRZENIESIENIA PRACOWNIKA.

§ 52 ust. 3 pragmatyki postanawia, iż **pracownik przeniesiony z urzędu lub w drodze konkursu, o ile z powodu braku mieszkania w nowej siedzibie służbowej musi prowadzić podwójne gospodarstwo, ma prawo do odszkodowania w wysokości nie przewyższającej połowy normalnych djet i za czas nie dłuższy od jednego roku.**

Rozp. M. K. z dnia 30. I. 1930 r. Nr. P2/2232/30 ogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 4 z r. 1930 poz. 35 zawiera postanowienia wyjaśniające i przepisy wykonawcze do wspomnianego paragrafu pragmatyki. Postanowienia te brzmią jak następuje:

„Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przepis § 52 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. (Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 447) zezwalający na przyznanie odszkodowania pracownikom w razie braku mieszkania w nowej siedzibie służbowej i prowadzenia z tego powodu podwójnego gospodarstwa może mieć zastosowanie także w wypadkach przeniesień, zarządzonych z urzędu lub w drodze konkursu przed dniem wejścia w życie wymienionego rozporządzenia z tem zastrzeżeniem, że w tych wypadkach odszkodowanie może być przyznane tylko od dnia 1 września 1929 r. do dnia, w którym upływa jednoroczny okres czasu, liczony od dnia dokonania przeniesienia.

Przewidziane w tym paragrafie odszkodowanie, najwyżej do wysokości połowy djet normalnych i na czas nie dłuższy niż na przeciąg jednego roku przyznaje się pracownikowi przeniesionemu z urzędu lub w drodze konkursu do innej miejscowości, niezależnie od tego czy danemu pracownikomi należy się z tytułu jego stanowiska mieszkanie służbowe czy nie, o ile władza przełożona stwierdzi, że dany pracownik z powodu braku mieszkania w nowej siedzibie służbowej musi prowadzić podwójne gospodarstwo.

Do podania o przyznanie tego odszkodowania pracownik przeniesiony winien dołączyć zaświadczenie właściwej władzy komunalnej lub policyjnej stwierdzające niemożność otrzymania mieszkania w nowej siedzibie służbowej.

Odszkodowanie nie przysługuje zatem w wypadku, gdy pracownik mieszka z rodziną poza siedzibą służbową i do miejsca pracy dojeżdża wzgl. dochodzi.

Wypłata odszkodowania następuje każdego miesiąca z dołu, na podstawie rachunku, na którym przeniesiony pracownik winien umieścić oświadczenie, że z powodu braku mieszkania w siedzibie służbowej zmuszony był w danym miesiącu prowadzić podwójne gospodarstwo domowe. Okoliczność ta winna być stwierdzona podpisem naczelnika służbowego.

W razie wątpliwości władza przełożona może żądać od pracownika ponownego przedstawienia urzędowego zaświadczenia o niemożności otrzymania mieszkania w siedzibie służbowej.

Odszkodowanie za brak mieszkania nie przysługuje pracownikowi za czas urlopu wypoczynkowego, zawieszenia w służbie, nieusprawiedliwionej nieobecności na służbie, jak również za dnie, za które należą się pracownikowi całodzienne djety z tytułu podróży służbowej wzgl. delegacji.

Wogóle odszkodowanie wyżej wymienione może być przyznawane tylko tym pracownikom, którzy utrzymują rodzinę w rozumieniu art. 4 ustawy uposażeniowej" (żona, dzieci ślubne i uprawnione, pasierby)".

Odnośnie do treści zacytowanego wyżej Rozp. M. K. zmuszeni jesteśmy zauważyć, iż zawarte w niem ograniczenia, zezwalające na korzystanie z odszkodowania tylko pracownikom utrzymującym rodzinę w rozumieniu art. 4 ust. uposażeniowej nie znajduje usprawiedliwienia w tekście pragmatyki, która ograniczenia takiego nie zawiera i nie upoważnia M. K. do zacieśnienia omawianego prawa.

Zdaniem naszem odszkodowanie w „stosownej" wysokości należy się **każdemu pracownikowi, który z braku mieszkania w nowej siedzibie służbowej musi prowadzić podwójne gospodarstwo.** Kolegom, którzy odpowiadają tym warunkom a zostaną pominięci zalecamy zwracać się o pomoc prawną do Centrali.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dnia 5. III. 1930. — w M. K. w sprawie przyznania kredytu dla maszynistów wyznaczonych na węzeł warszawski za instruktorów oraz w sprawie wybudowania trójkąta na st. Wojnica w D. O. K. P. Radom, w sprawie wyjaśnienia przepisów M. K. i § 12 pragmatyki służbowej co do sposobu formowania przez Dyrekcje list starszeństwa dla drużyn parowozowych — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dnia 5. III. 1930. — u p. Dyrektora Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie budowy szkoły dla pracowników kolejowych w Ostrołęce — kol. **Sommerfeldt, Duda, Dyr. Szkoły Łazowski.**

Dnia 7. III. 1930. — u Dyrektora Kolei Państwowych w Stanisławowie w sprawie wypłaty dodatku klimatycznego w Zaleszczykach, listy starszeństwa, etatów i awansów, przenoszenia w stan spoczynku nie według starszeństwa,

u p. Dyrektora Wydziału Mechanicznego w Stanisławowie w sprawie stosowania ośmiogodzinnego dnia pracy, przesmarów i potwierdzeń kwitów na smary przez dyspoz. par., lania rur płomiennych na wszystkich parowozach w par. Czortków, nakładania nieuzasadnionych kar, nakładania kar za opóźnienia pociągów, premji węglowej, przydzielenia pokoju z obsługą dla maszynistów powracających z drogi w Stanisławowie, wprowadzenia turnusów do Halicza i Ottynia — kol. kol. **Borkowski, Sommerfeldt, Kordysz, Brzezina.**

Dnia 14. III. 1930. — w M. K. w sprawie uzyskania audjencji w sprawie płaszczy dla drużyn parowozowych i umundurowania dla dyspozytorów i maszynistów - instruktorów — kol. **Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dnia 4. III. 1930. — Posiedzenie C. K. P. P. — **kol. Siadak.**

Dnia 6. III. 1930. — Zjazd Okręgu Stanisławowskiego i zebranie Koła miejscowego w Stanisławowie — kol. kol. **Borkowski, Sommerfeldt.**

Dnia 7. III. 1930. — Na budowie domu związkowego we Lwowie celem sprawdzenia wykonanych robót — kol. kol. **Borkowski, Sommerfeldt, Kuczkowski, Świtalski, p. inż. Maciałek.**

Dnia 8. III. 1930. — Zebranie Koła Szczakowa — [illegible]. **Komorowski.**

Dnia 8. III. 1930. — Zebranie Koła Łódź-Kaliska — kol. **Siadak.**

Dnia 11. III. 1930. — Zjazd Okręgu Warszawskiego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak, Sommerfeldt.**

Dnia 14. III. 1930. — Posiedzenie C. K. P. P. — kol. **Siadak.**

SUCHA.

Walne Zebranie Koła. Dn. 3.II.1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu z działalności za ubiegły okres; 2. Udzielenie ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum; 3. Wybór nowego Zarządu; 4. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczył Prezes Okręgu — kol. **Spyt**

Po zdaniu przez Zarząd Koła sprawozdania z działalności za ubiegły okres wywiązała się dyskusja, w rezultacie której uchwalono ustępującemu Zarządowi absolutorjum. W skład nowego Zarządu Koła weszli: kol. kol. **Lenart** Stanisław — przewodniczący, **Skibeński** Alojzy — zast. przew., **Szklarczyk** Zyg. — sekretarz, **Szotarski Jan** — skarbnik. Komisja Rewizyjna: **Szlagóra Władysław, Nowak Józef, Hułyt Jan.**

Następnie przemawiał kol. **Spyt,** . który szczegółowo omówił wydane ostatnio przepisy służbowe, etaty, przepały, przeszeregowania oraz sprawę umundurowania.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

MACIEJKOWICE.

Wybór nowego Zarządu. Dn. 19.I.30 na Walnem Zebraniu Koła dokonano wyborów do nowego Zarządu, w skład którego weszli: Przewodniczący — kol. **Adamski Jan,** zast. przew. — kol **Buroń** Grzegorz, Sekretarz — kol. **Gruchot** Stanisław, zast. sekr. — kol. **Gaida** Bernard, skarbnik — kol. **Kinder** Feliks, Komisja Rewizyjna — kol.kol. **Zawada** Roman, **Hosz** Wilhelm i **Pawlik** Michał.

TARNOPOL.

Walne Zebranie Koła. Dn. 28.I 1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym. 1. Odczytanie protokułu z ostatniego zebrania. 2. Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres. 3. Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi i wybór nowego Zarządu. 4. Wolne wnioski.

Do punktu 1) porządku dziennego kol. Maison odczytał protokuł z ostatniego Walnego Zebrania, który zebrani przyjęli do wiadomości. Sprawozdanie z działalności Zarządu za ubiegły okres zdał Przew. Koła, kol. Charysz, sprawozdanie kasowe zdał skarbnik Koła, kol. Adamek. Po dyskusji oba sprawozdania zebrani przyjęli do wiadomości. Na wniosek kol. Koczarskiego udzielono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum. W skład nowego Zarządu Koła weszli: Przewodniczący — kol. **Koczarski** Wacław, sekretarz kol. **Rzońca Jakób,** skarbnik — kol. **Obuchowicz Wacław.** Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Pindus** Jan, **Pawlicki** Karol, **Jacko Franciszek.**

Po wyborze nowego Zarządu zebrani omawiali szereg spraw lokalnych, jako to turnusy, premje węglowe i inne, przekazując je do załatwienia Zarządowi Koła.

Po dyskusji nad sprawami postulatowemi zebrani uchwalili rezolucję, nakładającą na Zarząd Główny i Zarząd Koła obowiązek przypilnowania sprawy etatów w D. K. P. Lwów.

Następnie zabrał głos kol. Majlich, który przemawiał o znaczeniu organizacyj zawodowych w Związkach Klasowych. Zebranie zakończono okrzykiem „Niech żyje Z. Z. M."

WODZISŁAW.

Walne Zebranie Koła. Dn. 19.I.30 odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2. Sprawozdanie Zarzadu z działalności za ubiegły okres i dyskusja nad sprawozdaniem. 3 Wybory nowego Zarządu 4. Wolne wnioski.

Po zdaniu przez Zarząd Koła sprawozdania za ubiegły okres zebrani wyrazili ustępującemu Zarządowi absolutorjum. Przeprowadzone wybory do nowego Zarządu dały następujące wyniki: Przewodniczący — kol. **Palewski,** zast. przew. — kol. **Lużyna,** sekretarz — kol. **Pająk,** skarbnik — kol. **Dziemba.**

SARNY.

Walne Zebranie Koła. Dn. 12.I.30 odbyło się Walne Zebranie Koła z następującym porządkiem dziennym: 1. Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2. Uchwalenie ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum. 3. Wybór przewodniczącego Koła. 4. Wolne wnioski. Zebraniu przewodniczył kol. Orzechowski, sekretarzował — kol. Kotwica. Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania oraz po sprawozdaniu Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres, na wniosek Komisji Rewizyjnej, uchwalono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum.

Ze względu na to, iż kol. Orzechowski zrzekł się dalszego przewodnictwa Kołem wybrany został na jego miejsce kol. **Kosiec** Marjan.

W wolnych wnioskach omawiano wewnętrzne sprawy Koła.

ŻORY.

Wybór nowego Zarządu. Dn. 19.I.30 na Walnem Zebraniu Koła wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Kolarz** Franciszek, zast. przew. — kol. **Tyrtania** Franciszek, sekretarz — kol. **Bielarz** Leon, zast. sekret. — kol. **Gorczyk** Wilhelm, skarbnik — kol. **Jabłonka** Franciszek, Kom. Rew. — kol. kol. **Ankes Paweł** i **Szkołda Andrzej.**

SOMPOLNO.

Walne Zebranie członków Koła. Dn. 5.II 1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres. 2. Wybór nowego Zarządu. 3. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczył Prezes Zw. kol. **Borkowski.**

Po odczytaniu protokułu z ostatniego zebrania zabrał głos Przewodniczący Koła, kol. Puczkowski, który zdał sprawozdanie organizacyjne z działalności Koła. Skarbnik Koła, kol. Żak zdał sprawozdanie kasowe. W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu brało udział wielu kolegów, w rezultacie dyskusji uchwalono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum.

Następnie wybrano nowy Zarząd w osobach: Przewodniczącego — kol. **Kwiatkowskiego** Marcelego, sekretarza — kol. **Lewandowskiego St.,** skarbnika — kol. **Knapika** Teofila. Kom. Rew. — kol. kol. **Olszewski, Kaźmierczak i Jurczewski.**

Prezes Zw., kol. Borkowski omówił sprawy godz. kil., umundurowania, ustawy emerytalnej i inne.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy dotyczące organizacji miejscowego Koła.

SZCZAKOWA.

Walne Zebranie Koła. Dn. 8.III.1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego Z. Z. M. przy udziale Vice-Prezesa Zw. — kol. **Komorowskiego** i Prezesa Okręgu Krakowskiego — kol. **Spyta.**

Zebranie zagaił Przewodniczący Koła, kol. Kozakiewicz, zdając sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły okres. Sekretarz Koła

kol. Borek zdał sprawozdanie organizacyjne, informując zebranych, iż zwyczajnych zebrań odbyło się 6, Walnych zebrań 2, wpłynęło korespondencji 50, wysłano 85. Skarbnik Koła, kol. Starczyk zdał sprawozdanie kasowe, poczem na wniosek Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej udzielono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum, postanawiając pozostawić Zarząd Koła w tym samym składzie co dotychczas t. zn. Przewodniczący — kol. **Kozakiewicz** Feliks, zast. przew. kol. Pawelec Michał, Sekretarz — kol. **Borek** Roman, Skarbnik — kol. **Starczyk** Józef. Komisja Rewizyjna — kol.kol. **Nawara, Schelner** i **Werys.**

Następnie zabrał głos kol. **Komorowski,** który omówił szereg spraw postulatowych i organizacyjnych. Kol. **Spyt** omówił wewnętrzne sprawy Okręgu i Koła. Po dyskusji zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zgromadzeni członkowie Koła Szczakowa po wysłuchaniu referatów członków Prezydjum wyrażają Prezydjum Zw. pełne zaufanie i podziękowanie za dotychczasową owocną pracę dla dobra organizacji, oświadczając, iż na każde wezwanie podporządkują się solidarnie uchwałom Centrali Zw.

Zebrani potępiają warcholską robotę jednostek, które mając jedynie osobisty cel na względzie działają na niekorzyść naszego Związku."

MYSŁOWICE.

Walne Zebranie Koła. Dn. 18.I.1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1. Zagajenie i odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2. Sprawozdanie Zarządu za rok 1929. 3. Dyskusja nad sprawozdaniem. 4. Wybór nowego Zarządu oraz delegata na Zjazd Okręgowy. 5. Wolne wnioski. W Zebraniu uczestniczył Zarząd Okręgowy oraz Zarząd parowozowni miejscowej. Przewodniczył zebraniu kol. **Sobczak,** sekretarzował — kol. **Ruttkay.**

Protokół z ostatniego zebrania odczytany przez kol. Ruttkaya został przyjęty przez zebranych bez poprawek. Przew. Koła kol. Wyrwas zdał sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły okres, omawiając w krótkich słowach stosunek członków do organizacji. Sekretarz Koła kol. Ruttkay zdał sprawozdanie organizacyjne, podając dokładny ilostan członków; skarbnik Koła zdał sprawozdanie kasowe. Poczem zabrali głos członkowie Komisji Rewizyjnej kol.kol. Kulpa i Kozłowski, którzy w sprawozdaniu swem zaznaczyli, iż przez cały ubiegły rok książki kasowe były prowadzone wzorowo.

W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu Koła brało udział wielu kalegów, wyrażając się z uznaniem dla całorocznej pracy członków Zarządu. Na wniosek kol. Sobczaka udzielono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum.

Wybory do nowego Zarządu Koła dały następujące wyniki: Przewodniczący — kol. **Wyrwas** Wiktor, sekretarz — kol. **Ruttkay** Franciszek, skarbnik — kol. **Synowiec** Franciszek. Komisja Rewizyjna — kol.kol. **Piszczek** Teodor, **Ogaza** Wilhelm i **Dąbek** Bronisław.

Następnie zabrał głos Skarbnik Okręgu — kol. Walusz, który w obszernem przemówieniu poruszył szereg spraw organizacyjnych.

W wolnych wnioskach stawiano sprawę wydawanego węgla na parowozy, naprawy parowozów i inne.

PODZIĘKOWANIE.

Czuję się w obowiązku podziękować Zarz. Głównemu Z. Z. M. za udzieloną mi pomoc finansową dla dalszego wychowania synów. Zasiłek udzielony był wielką pomocą w mym nadwątlonym budżecie, dlatego też za tak szlachetny czyn jeszcze raz składam serdeczne podziękowanie.

J. Ćwiklewska
wdowa po maszyniście.

***

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. Alfredowi **Ekkertowi,** emer. masz. dr. Łódź-Fabryczna, a w szczególności pp. współpracownikom drogi Łódź-Fabryczna za złożony wieniec składają szczere „Bóg zapłać"

Żona i dzieci.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi ś. p. **Nowotnemu Franciszkowi** emer. masz. par. Bielsko, a w szczególności Prezesowi Związku p. Borkowskiemu P. za wygłoszenie mowy nad grobem, Prezesowi Okręgu Krakowskiego Z. Z. M. p. Spytowi, Naczelnikowi par. Bielsko p. Dengschercowi, pp. dyspozytorom oraz wszystkim Kolegom i znajomym zmarłego składają najserdeczniejsze podziękowanie

Żona, córka i syn.

***

Delegacji Z. Z. M. Koła Katowice, delegacji Z. D. K. Koła Sosnowiec, delegacji obywateli miasta Sosnowca, które raczyły wziąć udział ze sztandarami w pogrzebie długoletniego naszego członka, ś. p. kol. **Kowalskiego** Antoniego, masz. P. K. P. — imieniem Koła Z. Z. M. w Sosnowcu, składam serdeczne podziękowanie

Gruszczyński Zygmunt
Przew. Koła ZZM. w Sosnowcu.

***

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ukochanemu mężowi mojemu ś. p. Eugenjuszowi **Kąckiemu,** pom. masz. par. Piotrków, a w szczególności Zarządowi Koła ZZM. w Piotrkowie w osobach: Przewodniczącego — p. Jabłonowskiego, wiceprzew. — p. Mosiewicza i sekretarza — p. Stefanika oraz wszystkim Kolegom zmarłego — składa serdeczne „Bóg zapłać"

Żona.

***

Zarząd Koła miejscowego ZZM. w Piotrkowie składa serdeczne „Bóg zapłać" delegacji drużyn parowozowych z Aleksandrowa, która wzięła udział w pogrzebie ś. p. Romana **Potrzebowskiego** w dn. 6. III. 30.

***

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. **Pniokowi** Antoniemu, pom. masz. II kl. par. Mysłowice a w szczególności Zarządowi Okręgowemu w Katowicach, p. Sobczakowi, p. Szopowi, zaw. par. p. Gusowi, zast. zaw. par. p. Wyrwasowi, Prezesowi Koła Miejscowego ZZM w Mysłowicach, p. Kuczowiczowi za troskliwą i staranną opiekę przy pogrzebie — składam serdeczne „Bóg zapłać".

Żona.

***

Wszystkim, którzy tak licznie wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi nieodżałowanemu Mężowi i Ojcu naszemu ś. p. Romanowi **Potrzebowskiemu,** masz. P. K. P. w Piotrkowie, a w szczególności Naczelnikowi I-go Oddziału Mechanicznego p. inż. Kraśkiewiczowi, p. Mieczysławowi Szyszkowskiemu, Zarządowi Koła Miejscowego ZZM w Piotrkowie, Kolegom zmarłego z Aleksandrowa i Piotrkowa oraz ich rodzinom — składają serdeczne „Bóg zapłać".

Żona i dzieci.

***

Wszystkim Kolegom moim, ich rodzinom oraz znajomym, którzy oddali ostatnią posługę żonie i matce naszej ś. p. Katarzynie *Szlagowskiej,* a w szczególności Naczelnikowi par. Iłowo, p. Borkowskiemu, rejonowemu lekarzowi, dr. p. Białowiejskiemu, którzy dopomogli nam w urządzeniu pogrzebu, Przewodniczącemu Koła Z. Z. M. p. Dylewskiemu Józefowi, Sekretarzowi Koła Z. Z. M., p. Sobolewskiemu Stanisławowi, pp. Kiszeniewskiemu i Adamskiemu, składamy najserdeczniejsze „Bóg zapłać".

Aleksander Szlagowski
i synowie.

SPROSTOWANIE.

W N-rze 3 „Maszynisty" z r. b. na stronie 22 w komunikacie o pracach organizacyjnych Prezydjum **pominięto przez przeoczenie,** iż zarówno w interwencji w DKP. Gdańsk dnia 17. I.1930 jak też i w zebraniu Koła Tczew tegoż dnia brał udział obok kol. kol. Borkowskiego i Herneta również kol. **Wierzbicki Władysław,** Prezes Głównej Komisji Rewizyjnej— co niniejszem prostujemy.

OGŁOSZENIE.

Gdyby któryś z kol., mający w wyższej szkole syna lub córkę na studjach w Warszawie, potrzebował mieszkania z całkowitem utrzymaniem, należy się zwrócić do p. Wiśniewskich, ul. Grzybowska Nr. 69.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.
Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.